Foto Embraer



Brasília-120 é o turboélice que sucederá o Bandeirante nas linhas regionais

Americanos plagiam modelo e Embraer vai adotar o sigilo

São Paulo — A Embraer — Empresa Brasileira de Aeronáutica, surpreendida com o surgimento nos Estados Unidos de uma quase réplica de seu mais ambicioso projeto — o EMB-120 Brasília — que voará pela primeira vez em 1983, resolveu não só promover alterações estruturais em sua aeronave, mas suspender sua política de divulgação dos avanços técnicos do projeto.

Como o EMB-110 Bandeirante, que está conseguindo ganhar o mercado norte-americano rapidamente — são quase 80 aeronaves voando nas empresas aéreas regionais dos EUA — o EMB-120 Brasília, antes mesmo de voar, encontrou boa receptividade no mercado norte-americano, que lidera as opções de compra, que se elevam a 111.

Réplica

Desde o ano passado, a Embraer está promovendo o EMB-120 Brasília entre todos os operadores regionais do mundo, principalmente entre os que utilizam o Bandeirante. O Brasília, pressurizado para 30 passageiros, é considerado o sucessor do Bandeirante num mercado que tem crescido numa razão de 11% em todo o mundo.

As empresas aéreas regionais, principalmente nos EUA, têm grande carência de um avião turboélice — economicamente mais rentável do que os jatos — para operar em suas linhas de grande densidade de tráfego. Nessa procura existem dois segmentos básicos — aviões de 30 a 40 lugares e aviões com capacidade de carregar acima de 50 passageiros.

Como futuros concorrentes do Brasília, e também ainda em desenvolvimento, existem dois projetos: o DASH-8, para 34 passageiros, que está sendo projetado pela indústria canadense de Havilland; e o projeto da Saab-Fairchild (um consórcio sueco-americano de dois tradicionais fabricantes de aeronaves). E é exatamente o Fairchild que começa a preocupar a Embraer, por sua semelhança exagerada com o projeto brasileiro.

O avião da Fairchild mudou muito após o aparecimento das primeiras informações técnicas divulgadas pela Embraer e, principalmente, depois que o **mock-up** (maquete de madeira em escala natural, equipada exatamente como será o avião no futuro) foi apresentado aos operadores e fornecedores de aeropeças em duas ocasiões, no Rio de Janeiro, em junho de 80, e em novembro do mesmo ano em Phoenix, nos EUA.

O plágio do Brasília ocorreu em todas as áreas: do desenho aerodinâmico ao **lay-out** interno, e até utilizando os mesmos fornecedores internacionais de componentes, entre os quais as hélices Hamilton Standart e as turbinas Pratt e Whitney. Essa cópia irritou tanto a diretoria da Embraer que o presidente da empresa, engenheiro Osires Silva, durante um encontro de empresas aéreas regionais dos EUA, denunciou a cópia do projeto afirmando que "se trata de um aparelho excessivamente semelhante ao Brasília".

— Os componentes que escolhemos, eles escolheram também; as alterações que divulgamos para nosso projeto, eles em seguida divulgaram, e hoje a Fairchild-Saab se beneficia da grande quantidade de informações técnicas colocadas no mercado de uma forma até mesmo inocente, uma vez que a Embraer sempre jogou limpo, com seus próprios projetos, e jamais procurou copiar nada, pois estamos sempre à procura do desenvolvimento de uma tecnologia aeronáutica nacional.

Após a constatação do beneficiamento que estaria sendo dado à Fairchild-Saab pela divulgação das mudanças técnicas a todo o mundo aeronáutico, a Embraer mudou radicalmente sua política. Uma vez que o Brasília ainda está em projeto, serão realizadas mudanças internas e externas na aeronave, visando a melhorar suas características de desempenho, principalmente na área de capacidade de carga paga, peso e velocidade, além do **layout** interno.

Segundo a Embraer, as informações sobre as novas mudanças do Brasília não serão divulgadas, nem para os que já realizaram opções de compra.